

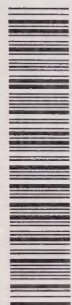


Transport
Canada

Transports
Canada

Government
Publications

CA1
T360
-PS7



3 1761 11648092 2

Port State Control

ANNUAL REPORT

2005

TP 13595
(06/2006)



Canada



Previous Editions: This report is published annually (since 1992).

Printed in Canada

Please direct comments and questions about this publication to:

Transport Canada
Marine Safety, Operations and Environmental Programs (AMSE)
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa ON K1A 0N8

Telephone: 613-991-3137
Fax: 613-993-8196
E-mail: nazhan@tc.gc.ca

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport 2006.

Permission is granted by the Department of Transport, Canada, to copy and/or reproduce the contents of this publication in whole or in part provided that full acknowledgment is given to the Department of Transport, Canada, and that the material be accurately reproduced. While use of this material has been authorized, the Department of Transport, Canada, shall not be responsible for the manner in which the information is presented, nor for any interpretations thereof.

ISBN: 0-662-49290-0

TP 13595



(06/2006)

Catalogue No. T34-23/2005

Forward	1
Canada's Role in 2005 Port State Control Initiatives	2
Memoranda News and Initiatives	3
Paris MOU	3
Tokyo MOU	4
International Initiatives	4
Caribbean MOU	4
Statistical Data on Canadian Port State Control for 2005	5
Table 1: Comparison of ships inspected	5
Table 2: Ships inspected by Flag	6
Table 3: Inspections by Transport Canada Centres	8
Table 4: Ships detained in Canada by Flag	9
Figure 1: Ships inspected by type	10
Figure 2: Deficiencies by category	11
Figure 3: Ships inspected, ships with deficiencies, and ship detentions, by Classification Society	12
Figure 4: Detentions by type of ship	13

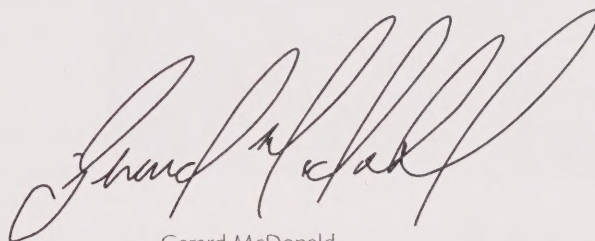


I am pleased to report that, during 2005, there was considerable progress in the effectiveness of port State control in Canada with a marked improvement in both the number of ships with deficiencies and those that were detained.

Ship owners, flag States, classification societies, and port States who contravene the rules on the safety and security of ships' crews and the environment are confronted by an increasingly vigilant port State control system. The pressure will continue as the regions of the two Memoranda of Understanding (MOUs)—Paris and Tokyo—followup on the list of actions defined by the Ministerial Declaration signed in November 2004 at the Second Joint Ministerial Conference on Port State Control. Canada continues to serve as the focal point in coordinating actions taken by the two MOUs, as directed by the ministers of the member countries, toward the elimination of sub-standard shipping.

One important initiative resulting from the Ministerial Declaration was the development of a draft Code of Good Practice for Port State Control Officers (PSCOs). The Code more clearly defines the standards to which the officers conduct their inspections for the purpose of consistency and cohesiveness. Canada and Spain collaborated on the preparation of this Code, which is to be considered by the Paris MOU in 2006.

Transport Canada's Marine Safety group is confident that the commitment of the Paris and Tokyo MOUs and of our PSCOs will continue to shrink the seas for those who profit by operating sub-standard ships, and that our global port State control efforts will play a key role in achieving this objective.



Gerard McDonald
Director General, Marine Safety

Canada's Role in 2005 Port State Control Initiatives

As a signatory to the Paris and Tokyo MOUs, Canada participates in the Port State Control Committee (PSCC) meetings for both MOUs each year. At these meetings, member countries further their efforts to ensure compliance with international rules on safety, pollution prevention and seafarers' living and working conditions. In 2005, Canada took part in the following initiatives:

- During the Paris MOU Committee meeting in Helsinki in May, Canada agreed to lead a task force in the development of draft inspection guidelines to verify compliance with the new International Maritime Organization (IMO) Ballast Water Management Convention 2004. Since the Committee meeting, the draft inspection guidelines have been reviewed by the Paris MOU Technical Evaluation Group and will be considered at the next Paris MOU Committee meeting.
- In Helsinki, Transport Canada also agreed to participate in the work of the Paris MOU Task Force on the development of draft inspection guidelines regarding the new Maritime Labour Convention. The draft guidelines should be adopted by the members of the International Labour Organization (ILO) in early 2006.



- Taking into consideration the experience gained during the development of the Canadian Port State Control System (CPSCS), Transport Canada agreed to participate in the work of the Paris MOU technical group responsible for overseeing the development of the new Paris MOU Information System.
- In response to the decision taken during the Second Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo MOUs on Port State Control, Transport Canada reported back to the two PSCCs with an updated list of followup actions to be considered in addressing sub-standard shipping in the next few years. The list was agreed upon and included in the Ministerial Declaration signed in November 2004 in Vancouver.
- Between September 1 and November 30, 2005, Canada participated in the Paris MOU's Concentrated Inspection Campaign (CIC) of the Global Maritime Distress and Safety Systems (GMDSS) and in the Tokyo MOU's CIC on Operational Controls. During these campaigns, the PSCOs targeted specific aspects of ships' radio distress and safety systems as well as maintenance and operating procedures for fire systems and life-saving appliances, and crew familiarity with drills and emergency duties.
- In addition, Transport Canada was a member of the Fact Finding Mission tasked by the Paris MOU Committee to review and evaluate the structure of the organization as well as the inspection regime established by the Maritime Administration of Cyprus. The Mission will report back to the Committee on the level of readiness of the Administration to become a full member of the Paris MOU.
- Transport Canada also participated in:
 - a Paris MOU SIRENaC Users Workshop in The Hague to discuss the Paris MOU computer database and its operation.
 - two Paris MOU Technical Evaluation Group meetings in Brussels to discuss the various task forces created by the Paris MOU Committee. Canada is leading one of the task forces on the Ballast Water Management Convention and is a member of several other task forces, including Improvement of the Information System, PSCO Manual, and the ILO Consolidated Convention.
 - two Paris MOU Seminars (40th and 41st) in June and December 2005 in Rotterdam and Copenhagen, respectively.



At the 40th Seminar, the main topics included:

- the introduction of the CIC on MARPOL Annex 1 for 2006;
- Inspection of Lifesaving Appliances; and
- training for the CIC in late 2005 on GMDSS.

At the 41st Seminar, the main topics included:

- training for the CIC on MARPOL Annex 1;
- discussion on harmonization of regional inspections;
- data recording in the Paris MOU; and
- a case study on port State control procedures.

Cracked transverse



- a Tokyo MOU Seminar (12th) in May 2005 in Macao, China. Topics included:
 - training for the CIC on Operational Controls in late 2005;
 - Tokyo MOU database usage;
 - a case study on port State control procedures; and
 - MARPOL Annex VI regarding port State control.
- a Tokyo MOU exchange in October 2005. Canada hosted a Port State Control Officer from the Maritime Authority of Japan. The officer spent approximately two weeks in the Vancouver office and attended vessel inspections with Canadian PSCOs. He also visited Ottawa for two days to oversee headquarters activity on port State control and to be introduced to Canadian domestic inspection procedures.
- At the national level, Transport Canada held two sessions of its Port State Control Training Course to ensure that new and existing Canadian PSCOs are knowledgeable of and updated on the procedures of the Paris and Tokyo MOUs, and specific Canadian requirements regarding port State control inspections.

Memoranda News and Initiatives

PARIS MOU

At its 38th session in Helsinki in May 2005, the Paris MOU Port State Control Committee:

- confirmed its commitment to move forward with a new approach regarding port State control inspections in the Paris MOU region. The Paris MOU Committee continued to work towards the implementation of a new inspection regime that will introduce a risk-based management approach. Under the new inspection regime, ships with a good safety record will experience less frequent port State control inspections while ships with high-risk profiles can expect strict control measures conducted on a regular basis.
- agreed to hold a CIC to verify compliance with the requirements of MARPOL Annex I in 2006, as well as one on the International Safety Management Code in 2007.
- committed to work on terms of agreement with the IMO to obtain Inter Governmental Organization status at IMO. Such status would allow the Paris MOU to take a more active role in the work of IMO.

Intersessionally, the Paris MOU members worked on numerous task forces and created a draft Code of Good Practice for PSCOs for approval at PSCC39. As well, members continued to work on the development of a new Inspection Regime and specifications for a new Computer Inspection System.

The Paris MOU held a CIC on GMDSS in the fall of 2005. The purpose of the CIC was to ensure that ships' radio stations comply with GMDSS in the sea area in which the vessel is certified to operate, and ships' GMDSS operators demonstrate their knowledge of the system.

Tokyo MOU

During its 15th Committee meeting held in Bangkok in November 2005, the Tokyo MOU PSSC members:

- considered the list of followup actions emanating from the Ministerial Declaration signed at the Second Joint Ministerial Conference on Port State Control.
- in response to the Declaration the Committee agreed to hold CICs on:
 - MARPOL Annex 1 in 2006; and
 - the International Safety Measurement (ISM) Code in 2007.
- were informed by Transport Canada that Canada will host the 16th Committee meeting in September 2006 in Victoria, British Columbia.
- were informed that Mr. Yoshio Sasamura, Secretary of the Tokyo MOU since its creation in 1993, had decided to retire after the meeting. Mr. Sasamura has been a key player in the establishment and development of the Tokyo MOU. He was instrumental to the success and the recognized leadership of the Tokyo MOU. Transport Canada thanks Mr. Sasamura for his hard work, professionalism and wisdom during his years as Secretary, and we sincerely wish him all the best for the future.



Electrical panel

In 2005, the Tokyo MOU held a CIC on Operational Control from September 1 to November 30. The CIC targeted operational control provisions of MARPOL and SOLAS on all vessels.

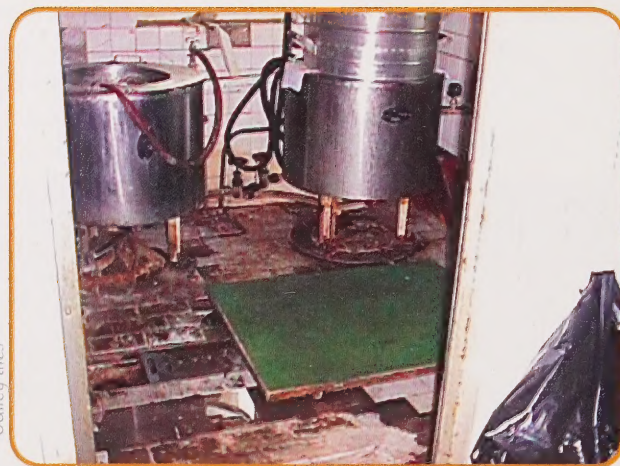
Intersessionally, work was undertaken by the MOU's Standing Working Groups on Operational Requirements, Batch Protocol, Information System, Statistics, Technical Cooperation and others.

International Initiatives

CARIBBEAN MOU

In response to one of the actions identified in the 2004 Ministerial Declaration regarding the technical assistance to developing port State control MOUs, Transport Canada entered into an agreement with the Caribbean MOU on Port State Control and provided the MOU with a web version copy of the *Canadian Port State Control System (CPSCS)*. Port State Control Officers from the Caribbean MOU can now share information regarding inspections conducted in the Caribbean with their fellow MOU members. The implementation of the new Caribbean MOU Information Centre (CMIC) is an important milestone for the MOU, which can now share inspection results via the CMIC.

Transport Canada has provided training to the Caribbean MOU Port State Control Officers on the use of the new system and additional training sessions were being considered during 2006.



Galley tiles

Statistical Data on Canadian Port State Control for 2005

Canadian port State control inspections are conducted under the auspices of the *Canada Shipping Act* and the Paris and Tokyo MOUs to assess the compliance of foreign vessels with international conventions. The 1,277 inspections performed in 2005 equalled the 2003 level, and represented 103 more inspections than in 2004. Of the ships inspected in 2005, 38 per cent had deficiencies, an improvement over the 42 per cent in 2004. An improvement is also seen in the 10 per cent of ships with deficiencies being detained compared to 14 per cent in 2004.

TABLE 1

Comparison of ships inspected, those with deficiencies, and those detained in Canada over the past five years

Ships	2005	2004	2003	2002	2001
Inspections	1,277	1,174	1,277	1,159	1,197
with Deficiencies	482	498	495	525	634
Detained	49	68	59	49	92

Corroded frame



TABLE 2

Ships inspected by Flag in Canada over the past five years

Country	2005	2004	2003	2002	2001
Algeria	1	0	3	0	0
Antigua and Barbuda	21	16	19	17	16
Antilles, Netherlands	4	3	4	3	1
Bahamas	102	101	105	102	102
Bahrain	1	1	0	0	0
Barbados	11	13	10	15	13
Belgium	3	1	0	0	0
Belize	1	2	1	0	0
Bermuda	10	17	15	9	18
Brazil	1	3	1	4	0
Bulgaria	6	5	2	2	4
Cambodia	0	0	1	0	1
Cameroon, United Rep. of	0	0	0	0	1
Cayman Islands	11	13	9	4	9
Chile	1	0	0	1	1
China, Peoples Rep.	8	4	6	5	2
Colombia	0	0	0	0	1
Comores	2	0	0	0	0
Croatia	10	4	6	5	4
Cyprus	59	70	82	83	82
Denmark	14	14	14	7	11
Dominican Republic	0	1	0	0	0
Egypt	1	1	2	2	2
Faeroe Islands	0	0	1	0	0
Finland	2	1	1	2	1
France	3	8	8	9	7
Germany	26	17	11	14	11
Gibraltar	4	8	1	1	2
Greece	92	71	98	62	66
Honduras	0	3	0	0	0
Hong Kong	76	60	58	40	31
India	7	7	7	15	13
Indonesia	1	0	1	0	0
Iran	1	2	1	0	3
Ireland	1	0	0	0	0
Israel	8	6	4	4	4
Italy	19	15	14	16	8
Japan	3	3	4	2	5
Korea, Rep. of	7	8	10	10	19
Kuwait	2	0	0	0	0
Latvia	1	0	0	0	0
Liberia	137	123	142	133	142
Lithuania	7	2	6	4	4

Country	2005	2004	2003	2002	2001
Luxemburg	3	0	6	0	0
Malaysia	4	12	9	5	3
Maldives	2	0	0	0	0
Malta	51	66	55	64	74
Man, Isle of	17	13	14	7	3
Marshall Islands	107	66	56	48	38
Mauritius	0	0	0	1	1
Mexico	1	0	0	0	0
Mongolia	1	0	0	0	0
Morocco	0	0	0	0	1
Myanmar, Union of	0	0	0	3	2
Netherlands, The	16	18	30	31	21
Norway	47	51	80	76	71
Panama	197	184	207	194	235
Philippines	13	12	12	13	20
Poland	0	0	3	1	2
Portugal	1	2	0	4	2
Qatar	0	3	1	1	0
Russian Federation	6	7	10	12	11
St. Vincent & Grenadines	6	8	10	4	13
Sao Tome & Principe	0	0	0	0	1
Saudi Arabia	3	3	3	1	3
Seychelles	3	0	0	0	0
Singapore	53	40	43	27	40
Spain	0	0	0	2	1
Sweden	14	9	7	6	3
Switzerland	0	2	6	1	2
Taiwan	1	1	2	2	1
Thailand	4	6	3	0	5
Tonga	0	0	0	0	1
Tunisia	0	0	1	0	0
Turkey	7	10	10	8	9
Tuvalu	0	0	0	0	2
Ukraine	1	4	1	3	0
United Kingdom	19	26	28	27	22
United States of America	27	20	24	35	15
Vanuatu	9	8	9	12	11

For the most part, the flag States' vessels most inspected in 2005 are consistent with previous years: Panama (197), Liberia (137), Bahamas (102), Greece (92), Hong Kong (76), Cyprus (59), Malta (51), and Norway (47). These eight flag States represent 59 per cent of all inspections. Flag State vessels from Panama accounted for 15 per cent of total inspections.

In 2005 there was a significant increase in the inspection of ships from Marshall Islands (107 compared to 66 in 2004) and from Singapore (53 compared to 40 in 2004).

TABLE 3

Inspections by Transport Canada Centres over the past five years

Office	2005	2004	2003	2002	2001
Atlantic Region					
St. John's, NL	135	100	165	143	57
Marystown	0	3	1	0	0
Lewisporte	0	0	1	1	1
Corner Brook	2	0	3	0	1
Dartmouth	109	145	106	113	106
Sydney	1	1	1	3	8
Yarmouth	2	1	2	6	6
Charlottetown	1	3	6	4	6
Saint John NB	151	132	128	152	104
Port Hawkesbury	151	133	132	107	134
Bathurst	8	12	6	23	29
Atlantic Total	560	530	551	552	452
Quebec Region					
Montreal	108	63	57	32	71
Baie-Comeau	4	1	2	1	1
Rimouski	8	0	1	1	4
Gaspé	1	1	0	3	6
Quebec City	143	113	155	127	107
Sept-Îles	13	26	16	4	6
Port-Cartier	12	6	1	2	1
Quebec Total	289	210	232	170	196
Ontario Region					
Toronto	3	3	11	3	0
Kingston	0	0	0	0	1
St. Catharines	4	6	0	1	3
Collingwood	0	0	0	0	0
Thunder Bay	23	19	27	18	24
Sarnia	17	12	19	19	7
Ontario Total	47	40	57	41	35
Pacific Region					
Vancouver	360	369	419	360	477
Victoria	12	3	5	1	3
Prince Rupert	0	14	8	29	29
Nanaimo	2	0	2	0	0
Pacific Total	374	386	434	390	509
Prairie & Northern Region					
Western Arctic	2	3	0	1	1
Eastern Arctic	5	5	1	1	3
Prairie & Northern Total	7	8	1	2	4
St. Lawrence Seaway					
Seaway	0	0	2	4	1
Seaway Total	0	0	2	4	1
Total	1,277	1,174	1,277	1,159	1,197

As in the past, three regions—Atlantic (560), Pacific (374), and Quebec (289)—account for most of the inspections: 96 per cent.

Ships detained in Canada by Flag over the past five years

Panama remains the flag State with most ships detained with 14 in 2005, followed by Liberia (5), Malta (4), Hong Kong (4), and Cyprus (3).

Flag State	2005	2004	2003	2002	2001
Algeria	0	0	1	0	0
Antigua and Barbuda	1	1	0	0	1
Bahamas	1	0	4	3	7
Belize	0	0	1	0	0
Bermuda	1	1	0	0	3
Brazil	0	1	0	0	0
Bulgaria	0	1	0	0	1
Cayman Islands	1	1	1	0	3
Chile	0	0	0	0	1
Comores	1	0	0	0	0
Croatia	0	1	1	1	0
Cyprus	3	5	5	6	13
Egypt	1	0	2	1	0
Germany	0	1	0	0	1
Gibraltar	0	2	0	0	0
Greece	1	2	3	3	6
Hong Kong	4	2	3	2	1
India	0	1	2	1	1
Iran	0	0	0	0	1
Italy	1	0	0	1	0
Korea, Rep. of	0	1	1	1	0
Liberia	5	5	2	8	12
Lithuania	2	0	1	0	0
Malaysia	0	1	0	1	1
Malta	4	8	6	2	13
Man, Isle of	0	2	0	0	0
Marshall Islands	1	2	0	1	3
Mexico	1	0	0	0	0
Mongolia	1	0	0	0	0
Morocco	0	0	0	0	1
Netherlands, The	1	1	2	0	0
Norway	1	5	3	0	1
Panama	14	17	13	10	17
Philippines	0	0	1	1	2
Poland	0	0	0	1	0
Portugal	0	0	0	1	0
Russia Federation	0	1	0	0	0
St. Vincent & Grenadines	1	2	2	2	1
Singapore	2	1	1	0	1
Sweden	1	0	0	0	0
Switzerland	0	0	1	0	0
Thailand	0	1	0	0	0
Turkey	0	0	3	2	1
Ukraine	0	2	0	1	0

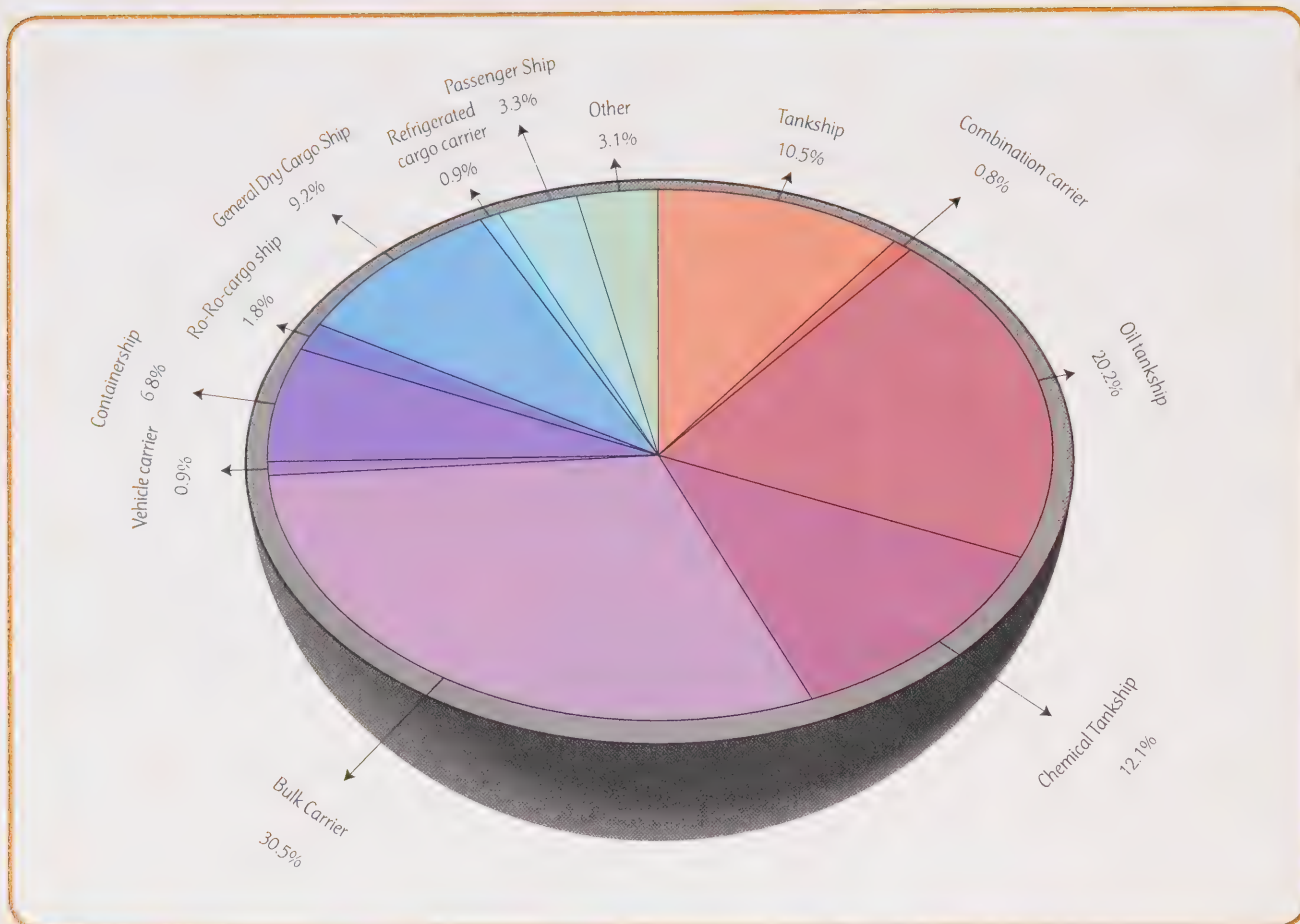


Figure 1: Ship types



As was the case in 2004, the combined total number of all tankship inspections, including chemical tankships, tankers and oil tankers (42.8 per cent), exceeded bulk carrier inspections (35.3 per cent). This inspection rate reflects Transport Canada's ongoing commitment to target high-risk vessels entering Canadian ports.

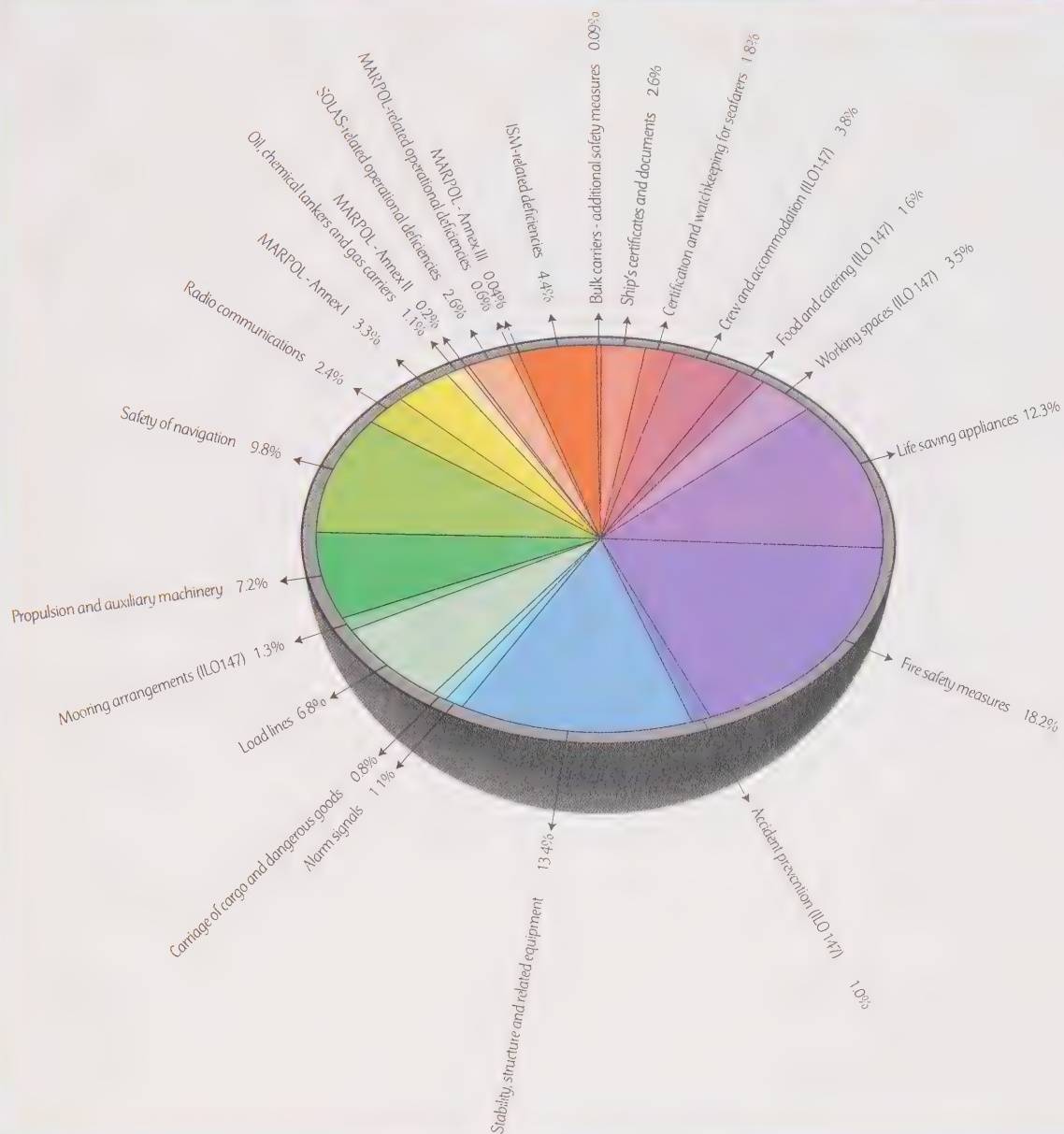


Figure 2: Deficiencies by category

The 482 ships with deficiencies had a total of 2,303 defects. Some improvements were noted in "crew and accommodation" as well as "food and catering". However, the categories highest in deficiencies continue to be those related to essential equipment and structure.





Figure 3: Ships inspected, ships with deficiencies, and ship detentions, by Classification Society

Ships inspected in Canada were mostly classed by 10 classification societies, as indicated above. As in 2004, the majority of inspections were performed by Det Norske Veritas (291), followed by Lloyd's Register of Shipping (274), Nippon Kaiji Kyokai (217), and American Bureau of Shipping (210).



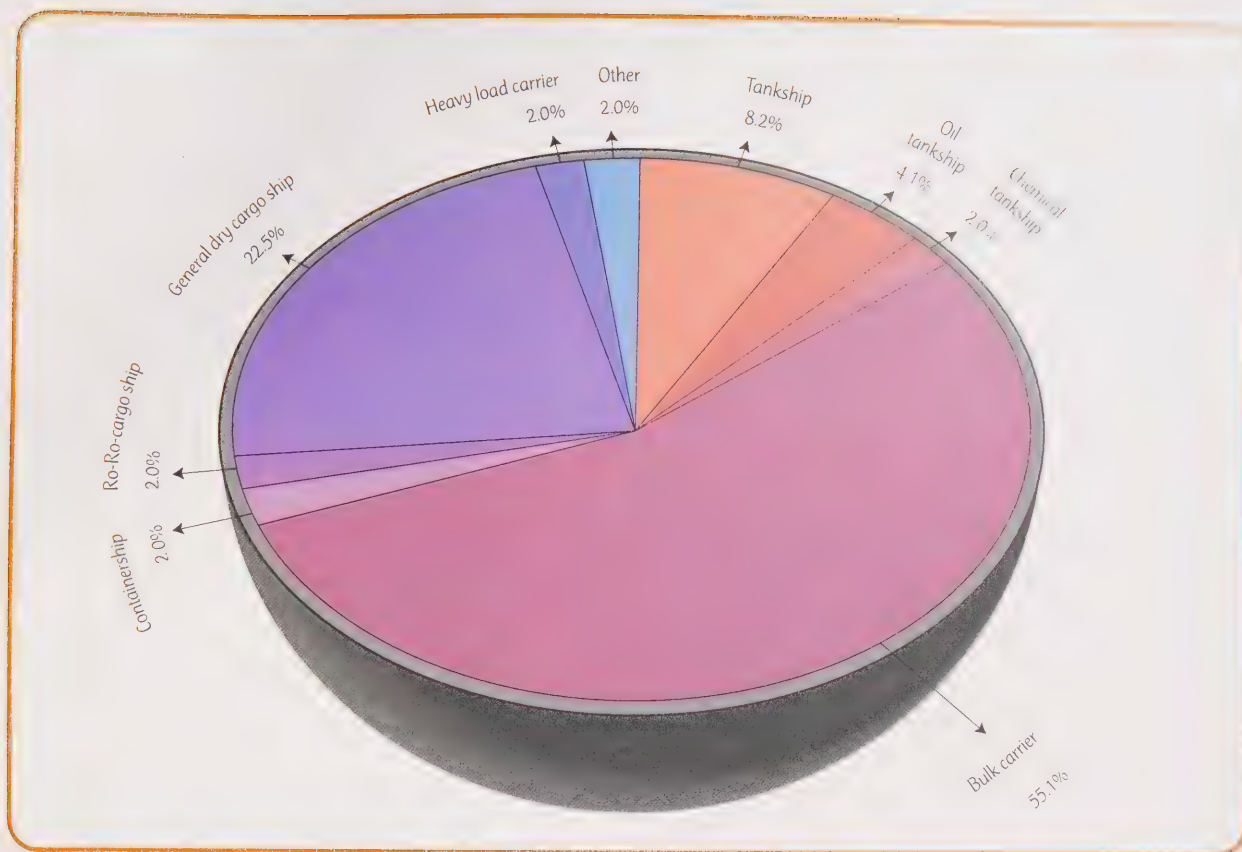
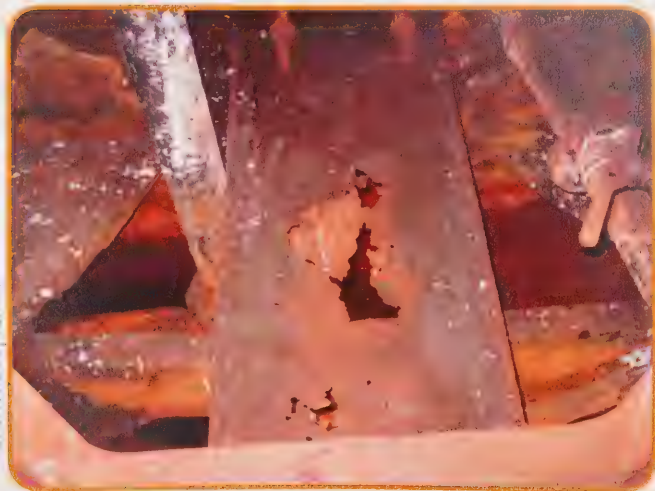


Figure 4: Detentions by type of ship

Consistent with previous years, bulk carriers made up 56 per cent of detentions. In 2005 the rate of detention for general dry cargo ships increased, and there was a decrease in the detentions of container ships, oil and chemical tankships.



Notes







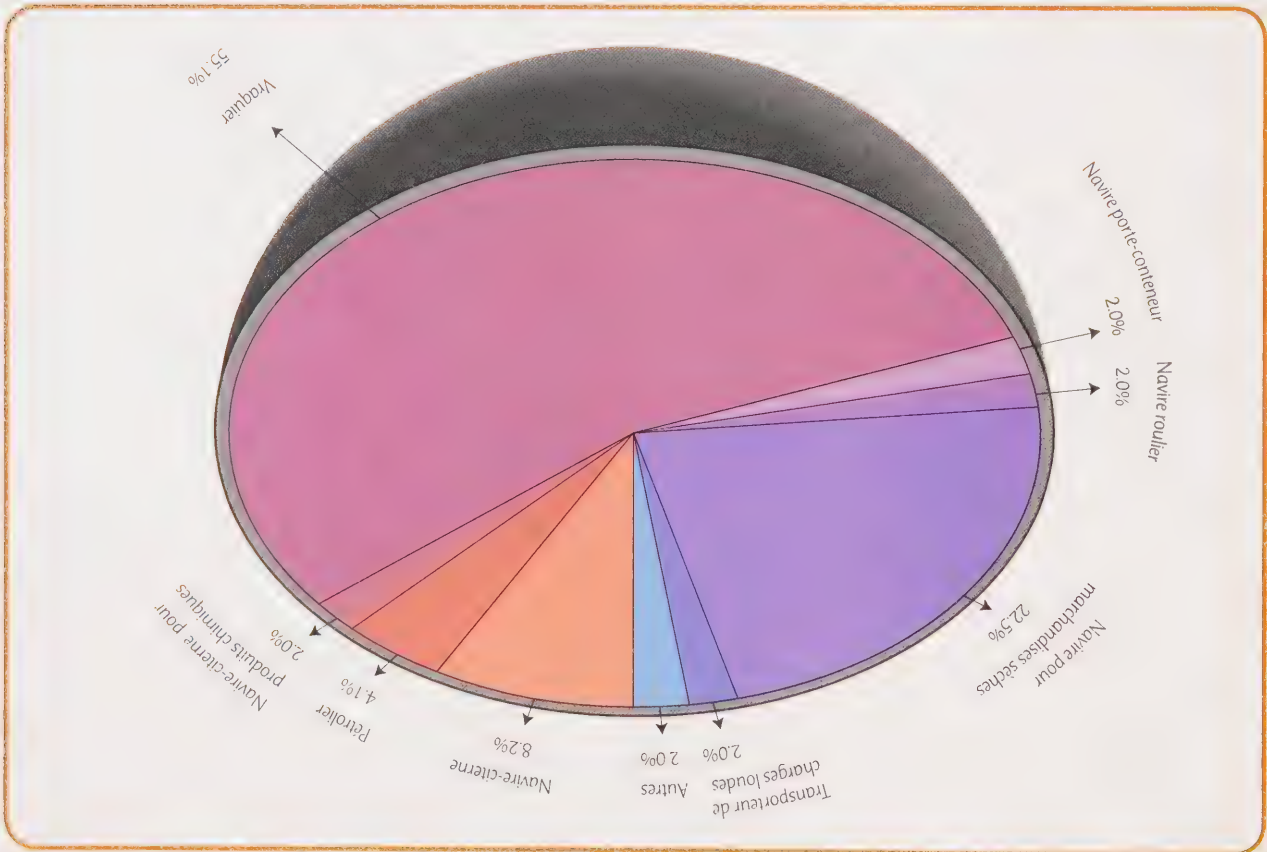
Structure endommagée



Structure endommagée

Comme dans le cas des années antérieures, 56 pour cent des détentions visaient des vraquiers. En 2005, le pourcentage de détention des navires transportant des marchandises sèches a connu une augmentation alors que le nombre de détentions de navires porte-conteneurs, de pétroliers et de navires-citernes pour produits chimiques a diminué.

Figure 4 : Navires détenu

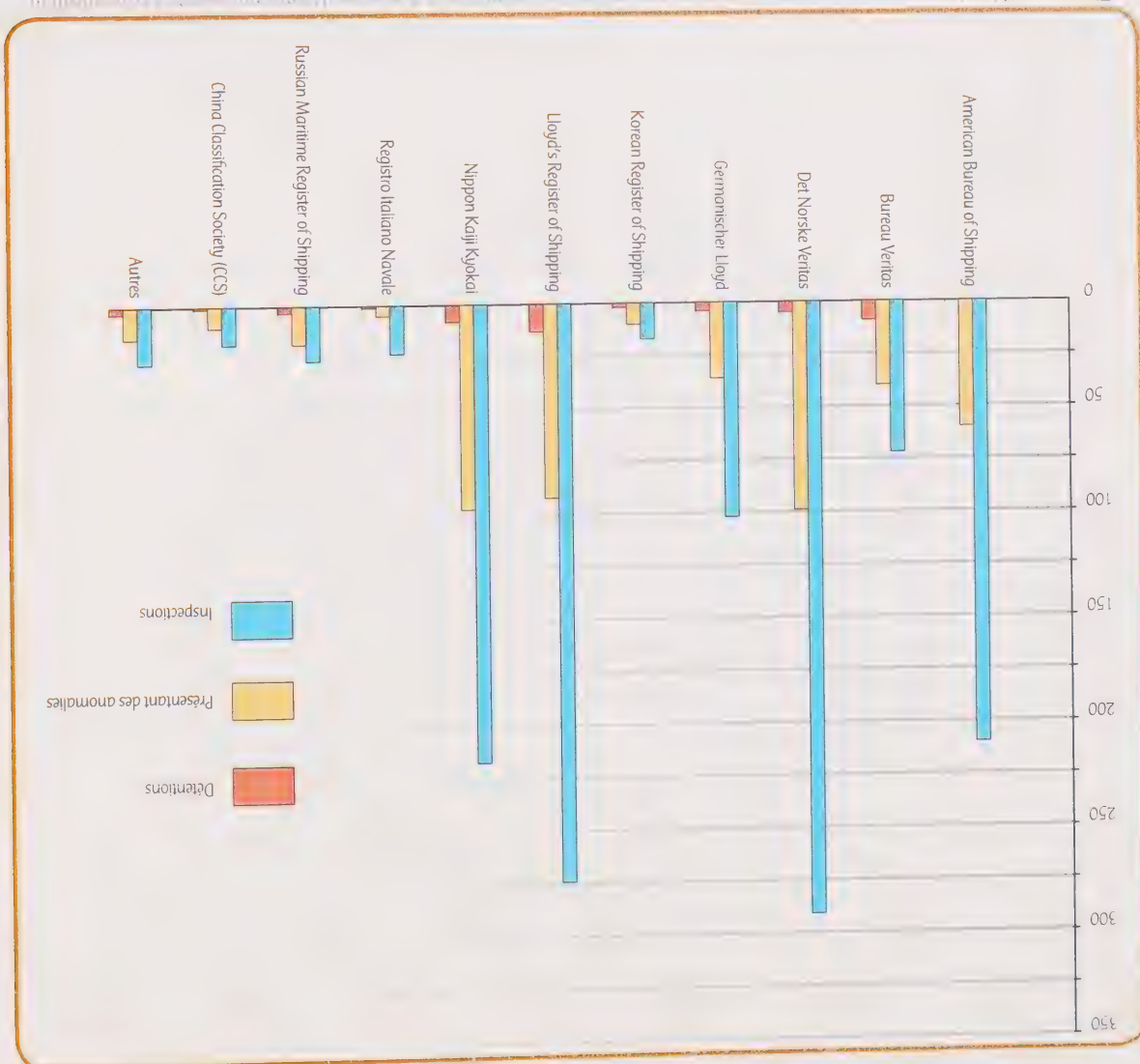




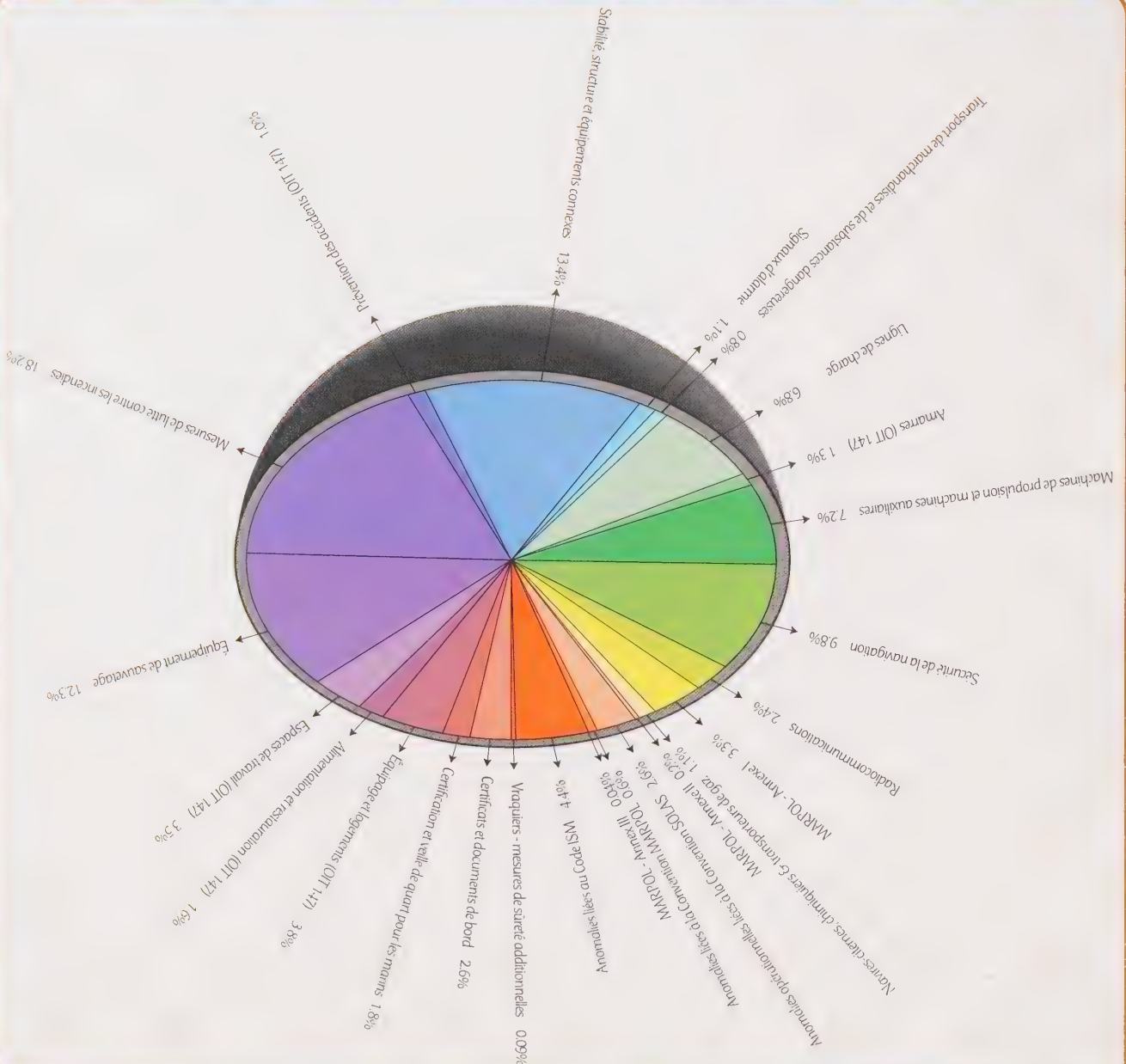
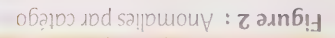
Formation au CNEP

Au Canada, les navires ont été principalement inspectés par 10 sociétés de classification, comme indiqué ci-dessus. Comme cela avait été le cas en 2004, Det Norske Veritas a inspecté la plupart des navires (291), suivie par Lloyd's Register of Shipping (274), Nippon Kaiji Kyokai (217) et American Bureau of Shipping (210).

Figure 3 : Navires inspectés par société de classification



Bidons d'huile dans l'aire de l'œuf.

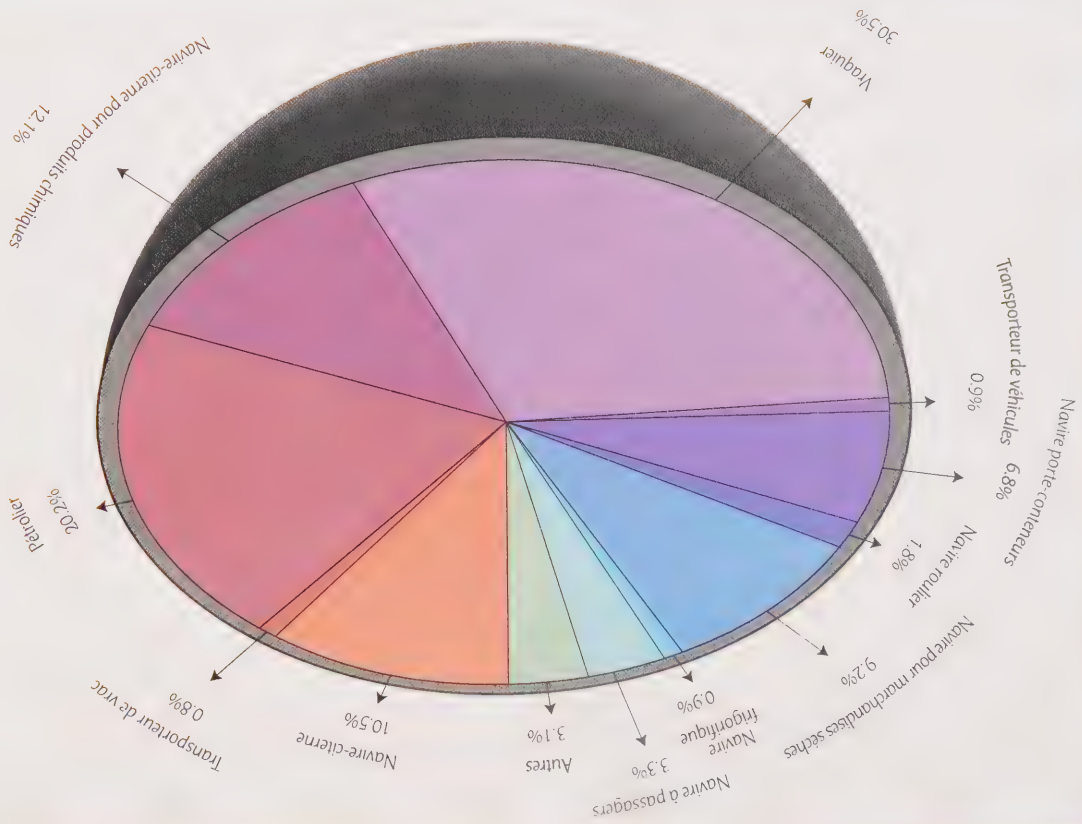




Travaux au niveau des lames

Comme cela avait été le cas en 2004, le nombre total combiné d'inspections de navires-citernes, y compris les navires-citernes pour produits chimiques, les navires-citernes et les pétroliers (42,8 pour cent) dépassait le nombre d'inspections de vraquiers (35,3 pour cent). Ce pourcentage d'inspections traduit l'engagement de Transports Canada à cibler les navires à risque élevé pénétrant dans les ports canadiens

Figure 1 : Navires inspectés par type



État du pavillon	2005	2004	2003	2002	2001
Algérie	0	0	1	0	0
Allemagne	0	1	0	0	1
Antigua-et-Barbuda	1	1	0	0	1
Bahamas	1	0	4	3	7
Belize	0	0	1	0	0
Bermudes	1	1	0	0	3
Brésil	0	1	0	0	0
Bulgarie	0	1	0	0	1
Chili	0	0	0	0	1
Chypre	3	5	5	6	13
Comores	1	0	0	0	0
Corée, Rép. de	0	1	1	1	0
Croatie	0	1	1	1	0
Égypte	1	0	2	1	0
Gibraltar	0	2	0	0	0
Grèce	1	2	3	3	6
Hong Kong	4	2	3	2	1
Îles Caïmans	1	1	1	0	3
Îles Marshall	1	2	0	1	3
Inde	0	1	2	1	1
Iran	0	0	0	0	1
Italie	1	0	0	1	0
Libéria	5	5	2	8	12
Lituanie	2	0	1	0	0
Malaisie	0	1	0	1	1
Malte	4	8	6	2	13
Man, Île de	0	2	0	0	0
Maroc	0	0	0	0	1
Mexique	1	0	0	0	0
Mongolie	1	0	0	0	0
Norvège	1	5	3	0	1
Panama	14	17	13	10	17
Pays-Bas, Les	1	1	2	0	0
Philippines	0	0	1	1	2
Pologne	0	0	0	1	0
Portugal	0	0	0	1	0
Russie	0	1	0	0	0
Saint-Vincent-et-les Grenadines	1	2	2	2	1
Singapour	2	1	1	0	1
Suède	1	0	0	0	0
Suisse	0	0	1	0	0
Thaïlande	0	1	0	0	0
Turquie	0	0	3	2	1
Ukraine	0	2	0	1	0

Le Panama demeure l'État du pavillon comportant le plus grand nombre de navires détenus, soit 14 en 2005, suivi du Libéria (5), Malte (4), Hong Kong (4) et Chypre (3).

Comme cela était le cas dans les années passées, trois régions, la région de l'Atlantique (560), la région du Pacifique (374) et la région du Québec (289) ont fait l'objet de la plupart des inspections, soit 96 pour cent

Inspections par les Centres de Transports Canada au cours des cinq dernières années

TABLEAU 3

Bureau	2005	2004	2003	2002	2001
Région de l'Atlantique					
St. John's, T.N.-L.	135	100	165	143	57
Marystown	0	3	1	0	0
Lewisporte	0	0	1	1	1
Corner Brook	2	0	3	0	1
Dartmouth	109	145	106	113	106
Sydney	1	1	1	3	8
Yarmouth	2	1	2	6	6
Charlottetown	1	3	6	4	6
Saint John, N.-B.	151	132	128	152	104
Port Hawkesbury	151	133	132	107	134
Bathurst	8	12	6	23	29
Totaux – Atlantique	560	530	551	552	452
Région du Québec					
Montréal	108	63	57	32	71
Baie-Comeau	4	1	2	1	1
Rimouski	8	0	1	1	4
Caspé	1	1	0	3	6
Québec	143	113	155	127	107
Sept-Îles	13	26	16	4	6
Port-Cartier	12	6	1	2	1
Totaux – Québec	289	210	232	170	196
Région de l'Ontario					
Toronto	3	3	11	3	0
Kingston	0	0	0	0	1
St. Catharines	4	6	0	1	3
Collingwood	0	0	0	0	0
Thunder Bay	23	19	27	18	24
Sarnia	17	12	19	19	7
Totaux – Ontario	47	40	57	41	35
Région du Pacifique					
Vancouver	360	369	419	360	477
Victoria	12	3	5	1	3
Prince Rupert	0	14	8	29	29
Nanaimo	2	0	2	0	0
Totaux – Pacifique	374	386	434	390	509
Région des Prairies et du Nord (RPN)					
Ouest de l'Arctique	2	3	0	1	1
Est de l'Arctique	5	5	1	1	3
Totaux – RPN	7	8	1	2	4
Voie maritime du Saint-Laurent					
Voie maritime	0	0	2	4	1
Totaux – Voie maritime	0	0	2	4	1
Total	1 277	1 174	1 277	1 159	1 197

66 en 2004) et de Singapour (53 comparativement à 40 en 2004).

En 2005, le nombre d'inspections de navires en provenance des Îles Marshall a connu une augmentation considérable (107 en comparaison de

l'état du pavillon provenant de Panama ont fait l'objet de 15 pour cent du nombre total d'inspections. Les inspections réalisées relativement à ces huit États du pavillon représentent 59 pour cent de toutes les inspections. Les navires de Norvège (47), les inspections en 2005 sont : le Panama (197), le Libéria (137), les Bahamas (102), la Grèce (92), Hong Kong (76), Chypre (59), Malte (51) et la

De façon conforme aux années passées, dans la plupart des cas les États du pavillon dont les navires ont fait l'objet du plus grand nombre

Pays	2005	2004	2003	2002	2001
Latvia	1	0	0	0	0
Libéria	137	123	142	133	142
Lituanie	7	2	6	4	4
Luxembourg	3	0	6	0	0
Malaisie	4	12	9	5	3
Maldives	2	0	0	0	0
Malte	51	66	55	64	74
Man, île de	17	13	14	7	3
Maroc	0	0	0	0	1
Mauritanie	0	0	0	1	1
Mexique	1	0	0	0	0
Mongolie	1	0	0	0	0
Myanmar, Union du	0	0	0	3	2
Norvège	47	51	80	76	71
Panama	197	184	207	194	235
Pays-Bas, Les	16	18	30	31	21
Philippines	13	12	12	13	20
Pologne	0	0	3	1	2
Portugal	1	2	0	4	2
Qatar	0	3	1	1	0
République dominicaine	0	1	0	0	0
Royaume-Uni	19	26	28	27	22
Russie	6	7	10	12	11
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6	8	10	4	13
Sao Tomé-et-Principe	0	0	0	0	1
Seychelles	3	0	0	0	0
Singapour	53	40	43	27	40
Suède	14	9	7	6	3
Suisse	0	2	6	1	2
Taiwan	1	1	2	2	1
Thaïlande	4	6	3	0	5
Tonga	0	0	0	0	1
Tunésie	0	0	1	0	0
Turquie	7	10	10	8	9
Tuvalu	0	0	0	0	2
Ukraine	1	4	1	3	0
Vanuatu	9	8	9	12	11

Pays	2005	2004	2003	2002	2001
Algérie	1	0	3	0	0
Allernagne	26	17	11	14	11
Antigua-et-Barbuda	21	16	19	17	16
Antilles Néerlandaises	4	3	4	3	1
Arabie Saoudite	3	3	3	1	3
Bahamas	102	101	105	102	102
Bahrein	1	1	0	0	0
Barbade	11	13	10	15	13
Belgique	3	1	0	0	0
Belize	1	2	1	0	0
Bermudes	10	17	15	9	18
Bésil	1	3	1	4	0
Bulgarie	6	5	2	2	4
Cambodge	0	0	1	0	1
Cameroun, Rép. du	0	0	0	0	1
Chili	1	0	0	1	1
Chine, Rép. populaire de	8	4	6	5	2
Chypre	59	70	82	83	82
Colombie	0	0	0	0	1
Comores	2	0	0	0	0
Corée, Rép. de	7	8	10	10	19
Croatie	10	4	6	5	4
Danemark	14	14	14	7	11
Egypte	1	1	2	2	2
Espagne	0	0	0	2	1
Etats-Unis d'Amérique	27	20	24	35	15
Finlande	2	1	1	2	1
France	3	8	8	9	7
Gibraltar	4	8	1	1	2
Grèce	92	71	98	62	66
Honduras	0	3	0	0	0
Hong Kong	76	60	58	40	31
Iles Caïmans	11	13	9	4	9
Iles Féroé	0	0	1	0	0
Iles Marshall	107	66	56	48	38
Inde	7	7	7	15	13
Indonésie	1	0	1	0	0
Iran	1	2	1	0	3
Irlande	1	0	0	0	0
Israël	8	6	4	4	4
Italie	19	15	14	16	8
Japon	3	3	4	2	5
Kuwait	2	0	0	0	0

En 2005, le PE de Tokyo a tenu une CIC relative au contrôle opérationnel qui s'est échelonnée du 1^{er} septembre au 30 novembre. La CIC ciblait les dispositions de contrôle opérationnel des conventions MARPOL et SOLAS sur tous les navires.

Entre les sessions, des travaux ont été entrepris par les groupes de travail permanents du PE sur les besoins opérationnels, le protocole par lots, le système d'information, les statistiques, la coopération technique et sur d'autres questions.

Initiatives internationales

PROTOCOLE D'ENTENTE DES CARAÏBES

En réponse à l'une des mesures indiquées dans la déclaration ministérielle de 2004 visant l'aide technique au chapitre de l'élaboration des PE sur le contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a conclu une entente avec le Protocole d'entente des Caraïbes sur le contrôle des navires par l'État du port et a fourni au PE une copie version Web du *Système sur le contrôle des navires par l'État du port canadien* (SCNEPC). Les inspecteurs du contrôle des navires par l'État du port du PE des Caraïbes peuvent maintenant partager de l'information relativement aux inspections réalisées dans les Caraïbes avec leurs collègues membres du PE. La mise en oeuvre du nouveau Centre d'information du PE des Caraïbes (CIMC) constitue un important jalon pour le PE, qui peut maintenant partager les résultats de ses inspections au moyen du CIMC.

Transports Canada a assuré la formation des inspecteurs du contrôle des navires par l'État du port des Caraïbes relativement à l'utilisation du nouveau système et envisage de donner d'autres séances de formation en 2006.

Données statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada pour 2005



Statistique

Au Canada, les inspections du contrôle des navires par l'État du port sont effectuées en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et des PE de Paris et de Tokyo en vue d'évaluer la conformité des navires battant pavillon étranger avec les conventions internationales. Le nombre d'inspections effectuées en 2005 équivalait au nombre d'inspections effectuées en 2003, et représentait 103 inspections de plus qu'en 2004. Parmi les navires inspectés en 2005, 38 pour cent comportaient des anomalies, soit une amélioration par rapport au pourcentage de 2004 qui était de 42 pour cent. Une amélioration a également été constatée au chapitre du pourcentage de navires pour lesquels des anomalies ont été décelées et qui ont été détenus, soit 10 pour cent comparativement au pourcentage relevé en 2004 qui était de 14 pour cent.

TABLEAU 1

Comparaison entre le nombre de navires inspectés, le nombre de navires comportant des anomalies et le nombre de navires détenus au Canada depuis les cinq dernières années

Navires	2005	2004	2003	2002	2001
Inspections	1 277	1 174	1 277	1 159	1 197
Avec anomalies	482	498	495	525	634
Détenus	49	68	59	49	92

PROTOCOLE D'ENTENTE DE PARIS

Lors de sa 38^e session de travail tenue à Helsinki en mai 2005, le comité du contrôle des navires par l'État du port du PE de Paris :

- a confirmé son engagement à mettre en oeuvre une nouvelle approche quant aux inspections de contrôle des navires par l'État du port dans la région visée par le PE de Paris. Le comité du PE de Paris a poursuivi ses travaux en vue de mettre en oeuvre un nouveau régime d'inspection recourant au principe de gestion axée sur le risque. En vertu du nouveau régime d'inspection, les navires disposant d'un bon dossier de sécurité auront à subir moins fréquemment les inspections de contrôle des navires par l'État du port alors que les navires ayant un profil de risque élevé peuvent s'attendre à devoir faire l'objet de mesures de contrôle rigoureuses à intervalles réguliers.
- a accepté de tenir une CIC afin de vérifier la conformité avec les exigences de l'Annexe 1 de la Convention MARPOL en 2006, de même qu'une inspection liée au Code international de gestion de la sécurité en 2007.



- s'est engagé à travailler aux modalités de l'entente avec l'OMI afin d'obtenir le statut d'organisation intergouvernementale à l'OMI. Un tel statut permettrait au PE de Paris de participer plus activement aux travaux de l'OMI.

Entre les sessions, les membres du PE de Paris ont travaillé au sein de nombreux groupes de travail et ont établi une version préliminaire du Code de bonnes pratiques pour les ICNEP qui sera déposée pour approbation lors de la réunion du CCNEP39. En outre, certains membres ont continué de travailler à l'établissement d'un nouveau régime d'inspection et de spécifications pour un nouveau système d'inspection informatisé. À l'automne 2005, le PE de Paris a tenu une CIC relative au SMDSM. La CIC visait à assurer que les stations radio des navires se conforment au SMDSM dans la zone océanique pour laquelle le bâtiment dispose d'un certificat d'exploitation, et visait à vérifier si les utilisateurs des systèmes SMDSM des navires connaissent le système en leur demandant de faire une démonstration.

PROTOCOLE D'ENTENTE DE TOKYO

Durant la 15^e réunion du comité tenue à Bangkok en novembre 2005, les membres du CCNEP du PE de Tokyo :

- ont examiné la liste des mesures de suivi émanant de la déclaration ministérielle signée lors de la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port.
- en réponse à la déclaration, ont accepté de tenir des campagnes d'inspection ciblées relatives :
 - à l'Annexe 1 de la convention MARPOL en 2006, et au Code international pour la gestion de la sécurité (ISM) en 2007.
- ont été informés par Transports Canada que le Canada sera l'hôte de la 16^e réunion du comité en septembre 2006 à Victoria en Colombie-Britannique.
- ont été informés que M. Yoshio Sasamura, secrétaire du PE de Tokyo depuis sa création en 1993, a décidé de prendre sa retraite après la réunion. M. Sasamura a joué un rôle important dans l'établissement et le développement du PE de Tokyo. Il a grandement contribué à la réussite du PE de Tokyo et à la reconnaissance de son leadership. Transports Canada remercie M. Sasamura pour son ardeur au travail, son professionnalisme et sa sagesse durant ses années au poste de secrétaire, et nous lui offrons nos sincères vœux de réussite dans ses projets futurs.



- au groupe d'évaluation technique du PE de Paris qui a tenu deux réunions à Bruxelles afin de discuter des divers groupes de travail créés par le comité du PE de Paris. Le Canada dirige l'un des groupes de travail sur la Convention sur la gestion des eaux de lest et fait partie de plusieurs autres groupes de travail, y compris le groupe de travail sur l'amélioration du système d'information, le groupe de travail sur le manuel des ICNEP et le groupe de travail sur la convention codifiée de l'OIT.

à deux séminaires (40^e et 41^e) du PE de Paris, tenus en juin et en décembre 2005 à Rotterdam et Copenhague, respectivement.
- Lors du 40^e séminaire, les principaux sujets suivants ont été abordés :

 - lancement de la CIC relative à l'annexe 1 de la convention MARPOL pour 2006;
 - inspection des engins de sauvetage;
 - formation en vue de la CIC relative au SMDSM vers la fin de 2005.

Lors du 41^e séminaire, les principaux sujets suivants ont été abordés :

 - formation pour la CIC relative à l'annexe 1 de la convention MARPOL;
 - discussion relative à l'harmonisation des inspections régionales;
 - consignation de données dans le PE de Paris;
 - étude de cas sur les procédures de contrôle des navires par l'État du port.
- au 12^e séminaire du PE de Tokyo qui s'est tenu à Macao en Chine en mai 2005. Les sujets portaient sur les points suivants :

 - formation pour la CIC sur les contrôles opérationnels à la fin de 2005;
 - l'utilisation de la base de données du PE de Tokyo;
 - une étude de cas sur les procédures du contrôle des navires par l'État du port;
 - l'annexe VI de la convention MARPOL relative au contrôle des navires par l'État du port.

à un échange effectué en octobre 2005 dans le cadre du PE de Tokyo. Le Canada a accueilli un inspecteur du contrôle des navires par l'État du port de l'administration maritime du Japon. L'inspecteur a passé environ deux semaines au bureau de Vancouver et il a participé à des inspections de navires avec des ICNEP canadiens. Il a également visité Ottawa pendant deux jours afin de vérifier les activités de contrôle des navires par l'État du port effectuées à l'administration centrale et afin de se familiariser avec les procédures d'inspection canadiennes.
- À l'échelle nationale, Transports Canada a tenu deux séances dans le cadre de son cours de formation sur le contrôle des navires par l'État du port afin de veiller à ce que les ICNEP canadiens nommés récemment ou déjà en poste connaissent bien les procédures associées aux PE de Paris et de Tokyo et afin d'assurer qu'ils soient mis au courant des dernières mises à jour et des exigences du Canada en matière d'inspections de contrôle des navires par l'État du port.



Rôle du Canada relatif aux initiatives de contrôle des navires par l'État du port pour 2005

En tant que signataire des PE de Paris et de Tokyo, le Canada participe aux réunions du comité du contrôle des navires par l'État du port (CCNEP) pour les deux PE chaque année. Lors de ces réunions, les États membres font converger leurs efforts en vue d'assurer la conformité aux règles internationales sur la sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail des gens de mer. En 2005, le Canada a participé aux initiatives suivantes :

Lors de la réunion du comité du PE de Paris tenue à Helsinki en mai, le Canada a accepté de diriger un groupe de travail chargé de l'élaboration d'une version préliminaire de lignes directrices relatives à l'inspection visant à vérifier la conformité à la nouvelle Convention de 2004 de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la gestion des eaux de lest. Depuis la réunion du comité, la version préliminaire des lignes directrices en matière d'inspection relatives à la nouvelle Convention sur le travail maritime. La version préliminaire des lignes directrices devrait être adoptée par les membres de l'Organisation internationale du travail (OIT) au début de 2006.

À Helsinki, Transports Canada a également accepté de participer aux travaux de groupe de travail du PE de Paris visant l'élaboration de la version préliminaire des lignes directrices en matière d'inspection relatives à la nouvelle Convention sur le travail maritime. La version préliminaire des lignes directrices devrait être adoptée par les membres de l'Organisation internationale du travail (OIT) au début de 2006.

En prenant en considération l'expérience acquise durant l'établissement du système de contrôle des navires par l'État du port canadien (SCNEP), Transports Canada a accepté de participer aux travaux du groupe technique du PE de Paris chargé de superviser l'établissement du nouveau système d'information lié au PE de Paris.

Pour donner suite à la décision prise lors de la deuxième conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a donné en guise de réponse aux deux CCNEP une liste à jour des mesures de suivi à envisager relativement au transport maritime inférieur aux normes pour les années à venir. La liste a été acceptée et ajoutée à la déclaration ministérielle signée en novembre 2004 à Vancouver.

Entre le 1^{er} septembre et le 30 novembre 2005, le Canada a participé à la campagne d'inspection concentrée (CIC) du PE de Paris du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et à la campagne d'inspection concentrée du PE de Tokyo sur les contrôles opérationnels. Durant ces campagnes, les inspecteurs du contrôle des navires par l'État du port ont ciblé des aspects spécifiques des systèmes radio de détresse et de sécurité des navires, les procédures d'entretien et d'exploitation des systèmes de lutte contre l'incendie et des engins de sauvetage, ainsi que le degré de familiarisation des membres d'équipage avec les exercices et les fonctions d'urgence.

En outre, Transports Canada a participé en tant que membre aux travaux de la mission d'enquête que le comité du PE de Paris avait chargée d'examiner et d'évaluer la structure de l'organisation ainsi que le régime d'inspection établis par l'administration maritime de Chypre. La mission soumettra un rapport au comité dans lequel elle indiquera dans quelle mesure l'Administration est prête à devenir membre à part entière du PE de Paris.

Transports Canada a également participé :

- à l'atelier des utilisateurs du système d'information (SIRENAc) du PE de Paris à La Haye afin de discuter de la base de données informatisée du PE de Paris et de son exploitation.



Photo: Services publics Canada

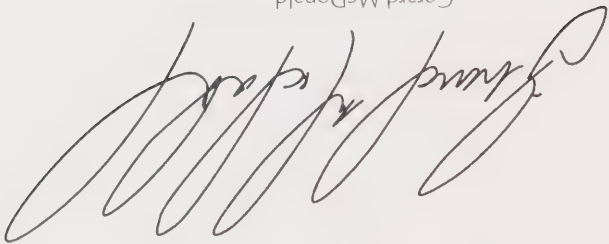


Je suis heureux de souligner qu'en 2005, des progrès considérables ont été accomplis relativement à l'efficacité du contrôle des navires par l'État du port au Canada et nous avons constaté une nette amélioration en vue du nombre de navires comportant des irrégularités et du nombre de navires détenus.

Les propriétaires de navires, les États du pavillon, les sociétés de classification et les États du port qui enfreignent les règles relatives à la sécurité et à la sûreté des équipages de navires et de l'environnement doivent désormais affronter un système de contrôle des navires par l'État du port qui est de plus en plus vigilant. Des pressions vont continuer de s'accroître car les régions visées par les deux protocoles d'entente (PE) — soit ceux de Paris et de Tokyo — vont effectuer un suivi relativement à la liste des mesures définies par la déclaration ministérielle signée en novembre 2004 lors de la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port. Le Canada jouera encore le rôle de point de coordination des mesures prises par les parties aux deux PE, selon les directives des ministres des États membres, en vue de l'élimination du transport maritime inférieur aux normes.

L'élaboration d'une version préliminaire du Code de bonnes pratiques pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port (ICNEP) est une initiative importante qui a découlé de la déclaration ministérielle. Le Code définit plus clairement les normes en fonction desquelles les inspecteurs doivent mener leurs inspections pour les fins d'uniformisation et de cohérence. Le Canada et l'Espagne ont collaboré à l'établissement du Code, qui sera examiné par les signataires du PE de Paris en 2006.

Le groupe de la Sécurité maritime de Transports Canada est confiant que notre engagement mutuel au chapitre des PE de Paris et de Tokyo et de nos ICNEP vont permettre de restreindre encore davantage la marge de manœuvre des personnes qui tirent parti de l'exploitation de navires inférieurs aux normes, et que nos efforts conjoints au chapitre du contrôle des navires par l'État du port vont jouer un rôle crucial dans l'atteinte de cet objectif.



Gerard McDonald
Directeur général, Sécurité maritime



Avant-propos..... 1

Rôle du Canada relatif aux initiatives de contrôle des navires par l'État du port pour 2005 2

Nouvelles et initiatives des protocoles d'entente..... 4

 Protocole d'entente de Paris 4

 Protocole d'entente de Tokyo 4

 Protocole d'entente des Caraïbes..... 5

Initiatives internationales..... 5

Données statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada pour 2005..... 5

 Tableau 1 : Comparaison du nombre de navires inspectés..... 5

 Tableau 2 : Navires inspectés par État du pavillon..... 6

 Tableau 3 : Inspections par les Centres de Transports Canada..... 8

 Tableau 4 : Navires détenus au Canada par l'État du pavillon..... 9

 Figure 1 : Navires inspectés par type..... 10

 Figure 2 : Anomalies par catégorie..... 11

 Figure 3 : Nombre de navires inspectés, de navires présentant des anomalies et de navires détenus par société de classification..... 12

 Figure 4 : Nombre de détentions par type de navires..... 13

Historique des impressions : Ce rapport est publié annuellement (première impression en 1992).

Imprimé au Canada

Veuillez acheminer vos commentaires ou vos questions à :

Transports Canada
Sécurité maritime - Exploitation et programmes environnementaux (AMSE)

330 rue Sparks
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Téléphone : 613-991-3137

Fax : 613-993-8196

Courriel : nazhan@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2006.

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

ISBN : 0-662-49290-0

TP 13595



(06/2006)

Catalogue n° T34-23/2005



Contrôle
des navires
par l'État
du port

RAPPORT ANNUEL

2005

TP 13595
(06/2006)